

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-64558](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-64558)

Der Beobachter

Ein Volksblatt.

Erscheint wöchentlich zwei Mal — Mittwochs und Sonnabends — in 1/2 Bogen. Der Vorausbezahlungspreis beträgt für das Quartal 36 Groten. Auswärtige Bestellungen übernehmen alle Postexpeditionen; hiesige die Verlags-Druckerei von S. Kleser, Haarenstraße 44. Anzeigen werden die Zeile oder deren Raum mit 1 Groten bezahlt.

XII. Jahrgang

Sonnabend, den 6. October 1855.

N^o 80.

Die Eisenbahn.

(Um unsre Presse nicht der Laune in der so wichtigen Eisenbahnfrage zeihen zu lassen, wie am Ende dieses Artikels beschuldigt wird; — so bringen wir vor Allem unsern Lesern folgendes „Eingelaudt“.)

Es giebt in unserm Lande schwerlich ein unfruchtbareres Feld zu bepflanzen, als das der Eisenbahn. Dennoch dürfen wir nicht ablassen, dasselbe zu beackern, selbst auf die Gefahr hin, weniger uns selbst, als wohl das lesende Publikum zu ermüden, dessen Nachsicht wir bereits so oft in Anspruch genommen haben, uns aber nicht scheuen, in Betracht der Wichtigkeit der Sache für die allgemeinen Interessen des Landes noch ferner in Anspruch zu nehmen.

Wir haben seit 1845 bei jeder Gelegenheit die Wichtigkeit einer Eisenbahn-Verbindung dargelegt, ihr fortwährend im Interesse des Landes das Wort geredet und werden damit fortfahren, bis wir zu der Ueberzeugung gelangt sind, daß das unfruchtbare Feld jeder Cultur unzugänglich ist.

Die Veranlassung zu den gegenwärtigen Zeilen giebt uns ein „der Zeit“ entnommener Artikel, welcher in der Weser-Zeitung vom 19. d. M. sich befindet, und den wir buchstäblich wieder zu geben uns um so mehr veranlaßt finden, als sein kolossaler Unsinn dennoch Deutungen zulassen könnte, durch welche man den Absichten unserer Regierung zu nahe treten würde. Man will nämlich den Artikel als eine Sondirung der öffentlichen Meinung betrachten, indem man glaubt, voraussetzen zu dürfen, daß unserer Regierung jede Richtung einer Eisenbahn so ziemlich gleichgültig sei, da die Hauptsache, eine Eisenbahn quand même zu erhalten, hiemit erreicht sein würde.

Die Laune, welche in dieser wichtigen Angelegenheit bisher geherrscht hat, redet dieser Ansicht allerdings das Wort, dennoch wollen wir ihr eben so wenig beipflichten, als sie uns der Partei der Eisenbahn-Antagonisten auch Vieles zutrauen, einen solchen Mißgriff in der Verkennung der Landes-Interessen glauben wir bei ihr nicht voraussetzen zu dürfen.

Doch hier der Artikel der „Zeit“.

„Von Wichtigkeit für unsere neu erworbene Besitzung am Jade Meerbusen ist jedenfalls eine Eisenbahnverbindung zwischen Preußen und der Jade. Diese Verbindung wird durch eine Eisenbahn, welche von Münster nach Emden führt, bewerkstelligt werden. Diese ist bereits im Bau begriffen und wird preussischerseits von Münster bis Rheine und hannoverscherseits bis Emden heraufgeführt. Von Emden besteht schon eine Eisenbahn bis Aurich, und von

„Aurich bis zur Jade sind es nur noch wenige Meilen, wo eine Eisenbahn anzulegen ist. Eine der ersten Warten wird dem Vernehmen nach die Eisenbahn von Aurich bis zur Jade sein. Man glaubt, daß sie gleichzeitig mit der Münster-Rheine-Emdener-Eisenbahn vollendet sein wird, welche nach einem Vertrage bereits im Juli nächsten Jahres eröffnet werden soll.“

Eine Eisenbahn von Emden nach Aurich existirt noch eben so wenig, als irgend eine im Oldenburgischen Lande, und eine von Aurich nach Heppens wird vorläufig schwerlich gebaut werden dürfen, weil sie die Oldenburgischen Landes-Interessen nicht zu fördern im Stande ist; nur dann, wenn wir die Verbindungen mit Minden und Osnabrück besäßen und die Zweigbahn nach Brake gebaut sein wird, kann an eine Verbindung mit der Westbahn gedacht werden und diese wird jedenfalls zweckmäßiger und vielleicht auch billiger von Rastede oder Oldenburg aus nach Leer zu bewerkstelligen sein, als von Heppens nach Aurich. Wenn wir uns das demnächstige Oldenburgische Eisenbahnnetz denken und Heppens als Anfangspunkt annehmen, so ist wohl kaum ein vollkommeneres Netz darzustellen, als das Folgende:

Heppens — Varel,
Varel — Rastede,
Rastede — Brake,
„ — Oldenburg,
„ — Leer,
Oldenburg — Damme,
Damme — Minden,
„ — Osnabrück.

Für eine spätere Zeit verbleibt dann noch die Linie von Oldenburg nach Bremen und die von Heppens nach Ostfriesland, es sei Aurich oder Norden. Für ein solches vollkommenes, alle Interessen des Landes förderndes Bahnnetz besteht jedoch nur dann Aussicht, wenn die Concession zum Bau einer Privat-Gesellschaft verliehen wird; weder Preußen noch Oldenburg werden allen diesen Anforderungen genügen und dennoch sind sie nur zeitgemäß.

Freilich giebt es unter unserm gebildeten Publikum leider noch sogar Leute, welche Eisenbahnen für höchst überflüssig für unser Land halten; entweder liegen hier Privat-Interessen zum Grunde oder es sind Leute, die sich nicht auf den Höhepunkt der Gegenwart zu stellen vermögen; beides ist sehr zu bedauern.

Wir fragen diese Kurzsichtigen, was hat Ostfriesland vor uns voraus; daß seine Regierung ihm die Eisenbahn bauet? Nichts! gar nichts! Die Ems muß sich theilweise erst erwerben, was wir an der Weser schon besäßen oder doch mit benutzen können, nämlich Dampfschiffahrt mit Amerika, mit



England und mit Schweden. In den Schiffahrtsverbindungen mit Europa, mit Amerika, mit Indien u. s. w. u. s. w. stehen wir ihr nicht nach; — wir haben selbst Schiffe größeren Charters aufzuweisen als sie.

Uns fehlt nur die Eisenbahn von Weser und Jade nach Minden und Osnabrück, um die günstige Lage unseres Landes für den überseeischen Güterverkehr in's innere Deutschland geltend machen zu können; ein Verkehr, von dem wir im Allgemeinen keinen Begriff haben, weil unsere bisherigen Verhältnisse ihn uns nicht anschaulich machen konnten. Wir haben schon im Juli 1851 auf die Wichtigkeit Geestemünde's hingewiesen. Man hat uns damals damit gewissermaßen verspottet. Daß wir sie zu Recht beurtheilt haben, geht jetzt aus dem beabsichtigten Eisenbahn-Bau von Geestemünde über Stade nach Hamburg und über Beverstedt nach Bremen deutlich genug hervor.

Hannover schafft sich durch seine Eisenbahnbauten an Ems, Weser und Elbe (Emden, Geestemünde und Harburg) die Kanäle für die Heranziehung des überseeischen Güterzuges, und Oldenburg, was nicht minder günstig an Weser und Jade situiert ist, sieht allem diesem mit einem solchen Gleichmuth zu, als ob es das Eldorado Europa's wäre. Gesehnet ist freilich das Ländchen; aber Indolenz bei den bedeutenden Fortschritten seiner Nachbarn ringsherum darf es wahrlich nicht lange mehr zeigen, wenn es nicht Gefahr laufen will, dermaleinst und ehe es sich versteht, unangenehm, d. h. durch wesentlich materielle Nachteile aus seinem Gleichmuth aufgerüttelt zu werden.

Artikel 24 des Kriegshafenvertrages handelt über die Eisenbahn Preußens von seinem Marine-Etablissement über Barel und Oldenburg in südlicher Richtung zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn. Von einer Bahn von Hepsens nach Aurich kann daher, wenn sie uns etwa als Aequivalent gegen die im Vertrage festgestellte Richtung geboten werden sollte, um so weniger die Rede sein, als sie unsere Interessen nicht fördern kann.

Es heißt übrigens noch in besagtem Artikel: „So lange Preußen die im Vorstehenden gedachte Eisenbahn nicht begonnen, oder sich verpflichtet hat, dieselbe in einer bestimmten, Oldenburg convenienten Frist zu bauen bleibt es Oldenburg unbenommen, diesen Bau oder einen andern in ähnlicher Richtung selbst, vorzunehmen, oder dazu an Privaten die Concession zu erteilen. Vor einem desfalligen Beschlusse wird Oldenburg jedoch Preußen seine Absicht mittheilen, und eine angemessene, mindestens dreimonatliche Frist zur Erklärung darüber bewilligen, wenn preussischerseits der Bau in Angriff genommen und in welcher Zeit derselbe zu Ende geführt werden solle. Erklärt sich Oldenburg mit den demnächstigen Vorschlägen Preußens einverstanden, so darf dasselbe für die Zukunft keine Concurrencybahn der hier in Rede stehenden Eisenbahn, — wozu jedoch Zweigbahnen nach Bremen, Ostfriesland, Brahe und anderen Orten des Herzogthums Oldenburg nicht zu rechnen sind — zulassen, wogegen die im gegenwärtigen Artikel erteilte Concession erlischt, sobald Preußen es dazu kommen läßt, daß diese Südbahn von Oldenburg oder Dritten gebaut wird.“

Die Fassung dieses Artikels ist zu determinirt, als daß man nicht sollte voraussetzen dürfen, Preußen sei wegen der halben Meile hannoverschen Grundgebiets zwischen Damme und Dielingen mit Hannover einig; und wäre dies auch nicht der Fall, es besitzt gewiß die Mittel, sich darüber zu verständigen. Warum macht Oldenburg von der Anwendung dieses Punktes in Artikel 24, um die Concession zum Bau an Privaten zu erteilen, nicht Gebrauch? Dies ist eine Frage, welche man Tausend und abermals Tausend

Mal hört. Die Gewerbe- und Handels-Vereine, die Schiffahrts-Commission und alle diejenigen, welche die Interessen des Handels, der Industrie, der Schiffahrt, der Landwirtschaft u. s. w. vertreten, würden sich für die allgemeinen Landes-Interessen sehr verdienstlich erweisen, wenn sie bei unserer Staats-Regierung die geeigneten Schritte thäten, daß Artikel 24 des Kriegshafenvertrages baldigt zur Wahrheit würde.

Wir laufen Gefahr, bei der bestehenden Gleichgültigkeit in der Eisenbahnfrage unser Ländchen zu einer traurigen Berühmtheit gelangen zu sehen, nämlich: daß es in dem nächsten Decennium in Europa dasjenige Ländchen werden dürfte, was keine Eisenbahn besitzt. Sogar die Türkei droht uns mit dem Bau einer Eisenbahn den Rang abzulaufen! — Hat doch die Pforte für die Hebung der materiellen Verhältnisse den Bau einer Eisenbahn von Konstantinopel nach Belgrad beschlossen.

Wir bedauern, in unserer Presse kein allgemeines Organ zu besitzen, welches auf die eminente Gefahr, so unsere Verkehrsverhältnisse durch die Ostfriesisch-Osnabrücker und demnächstige Geestemünde-Bremer Bahn ausgesetzt sind, aufmerksam macht, und wir ersuchen daher die resp. Redactionen aller unserer verschiedenen Local-Blätter, von welcher Färbung sie auch sein mögen, unser Bestreben, die Landes-Interessen, zu fördern, durch Uebernahme und Beleuchtung unserer Aufsätze möglichst zu unterstützen, damit die warnende Stimme nicht in der Wüste verhallt.

Wir haben seit einer Reihe von Jahren fortwährend dem Eisenbahn-Fortschritt anderer Länder, welchem kein Land sich auf die Dauer ohne Gefahr für seine materiellen Interessen entziehen kann, unsere Aufmerksamkeit gewidmet und die Wichtigkeit einer Eisenbahn für unser Land verschiedentlich in der Presse in 1845, 46, 47, (1848 nahm unsere Feder für die Wichtigkeit des Kriegshafens an der Jade in Anspruch in 1849, 50, 51, 52, 53 und 54 (in unserer Broschüre „die Eisenbahnfrage Oldenburg's) dargestellt, und können nur den geringen Erfolg unseres bisherigen Bestrebens, dem allgemeinen Interesse zu nützen, bedauern. Es kommt jedenfalls die Zeit der Reue über die unbegreifliche Lauheit in der Eisenbahnfrage; der Himmel gebe, daß sie für die Interessen des Landes nicht zu spät kommen möge. Von der Jahde im September 1855. (Var. Unt.-Bl.)

Tages-Chronik.

[] (Eingesandt.) Wenn in Sachen des Brandmajors und des Wallmeisters das Gemeindeblatt die Arrestation und Transportation des letzteren durch den Art. 323 des Strafgesetzbuchs gerechtfertigt erachtet, so möchten wir behaupten, daß die Bestimmung jenes Artikels die Arrestation nicht nur nicht rechtfertigt, sondern dieselbe im vorliegenden Falle durchaus nicht in Anwendung kommen kann.

Einer, der quid juris versteht!

[] **Recept** für sorgsame Hausfrauen, um billige Seife zu fabriziren, Man löst ein Theil Seife in sechs Theilen Regenwasser oder noch besser März-Schnee auf, giebt dann 2 *Th.* Soda und zwei Handvoll Kochsalz hinzu. Nachdem die Mischung einige Male aufgekocht, läßt man sie erkalten und die Seife ist zum Gebrauch fertig.

[] Es soll während der Marktzeit auch wieder bedeutend gegampft sein. Diese Industrie-Ritter stellen sich jedesmal mit ein; sie nehmen es ohne Umstände, wo sie's kriegen, während die Ubrigen aus den verschiedenen Adlerstaaten und Hauptstädten es nur durch ehrlichen Tausch entgegennehmen.

Frage in die Welt hinein.

Der Tag ist verflossen, an welchem vor 300 Jahren der sogenannte Religionsfriede geschlossen wurde. Was ist von einem solchen Frieden, auf den (und aus dem?) ein dreißigjähriger Krieg folgte, zu halten?

Welcher Mensch ist am glücklichsten zu schätzen: der die Wahrheit sucht? oder der sie (wie man zu sagen pflegt) gefunden hat?

Ist es wahr, daß Undank der Welt Lohn ist?

In welchem Gasthause in Oldenburg wird am besten geschmiert?

Wo hält der Delinquenten-Wagen jetzt? —

Ein Spatzvogel hatte sich vermutlich den Scherz erlaubt, auszufprengen, er sei bestohlen und habe die Bildnisse der ihm bekannten Diebe in einem hiesigen Blatte abdrucken lassen. In Folge dessen erschienen gestern zwei ansehnliche Mädchen in unserer Expedition und ersuchten um die Ansicht dieses Blattes.

Theater in Oldenburg.

Donnerstag, Oct. 4. Zum Erstenmale: „Vor dem Valle.“ Eine Scene von G. A. Görner. — Die Dame, Fräul. Kraffmann, ihre Kammerjungfer, Fräul. Steinfeld. Eine Scene, ja! aber eine Scene, worin Fräul. K. im Vorgeschnack des Triumphes, den sie auf dem Valle zu ernten gedenkt — woran wir nicht zweifeln — ein halbes Duzend Anbeter aus verschiedenen Ständen mit bewundernswürdiger Virtuosität auftreten läßt und uns somit ein ganzes Stück vorführte. Hat sie nicht gespielt gelungen besonders im letzten Charakter? — „Eine kleine Erzählung ohne Namen.“ Lustspiel in einem Aufzuge von Görner. Koppel, Medicinalrath (Hr. Verninger.) Hr. B., der Vater unserer Bühne, wurde mit langanhaltendem Willkomm begrüßt. Aber er blieb dem Auditorium auch Nichts schuldig, denn er gab diesen ewig-jung-sein-wollenden, nebenbei in seine eigene Tochter verliebten zärtlichen Gatten und Vater meisterhaft. Doris, seine Frau, Frau Jenke. Immer neu! — Ein Vorwurf, den sich eine gewisse Gräfin in Dresden auf einem Valle von dem großen ersten Napoleon zuzog, der sie zum zweitemal in derselben Robe bemerkte: „Madame, schlafen Sie auch in diesem Kleide?“ kann Madame J. nicht treffen, denn ihr jederzeitiges Costüm verdient Anerkennung. Recht so! — „Für was gehört was!“ — Emma, die Pflgetochter (Hr. Pfeiffer) hätte sich den jungen Arzt zum Schag herbeigeziffen und bekam ihn denn auch, da es die Mittel des Hrn. Medicinalraths erlauben mußten. Farrnkraut (Hr. H. Jenke) war in dieser Rolle am Plage. Milze, (Hr. Pohl). — „Wer ist mit?“ Vaudeville-Posse in 1 Act, nach dem Französischen von Friedrich. Musik von verschiedenen Componisten — Hr. Danielsson gab den alten französischen Berliner mit Humor. Hr. Dietrich schwamm wieder in seinem Fahrwasser, er konnte seine natürliche Komik bei Freund Appel wieder mal zur Geltung bringen. Der Preis gebührt aber wieder unsrer Mad. Dietrich, Guste, die durch Spiel und Gesang sich verdienten Beifall errang. — Das Ensemble war gut und dies ist bei solchem ausgesetzten Wigen und Knalleffecten zusammengestoppeltem Nachwerk sehr erforderlich.

Briefkasten. An Herrn H. M. W.: Ihre „Theater-Beurtheilung“ schon dagewesen. — An Dreepfeert: Die reizende „Marktbeschreibung“ in nächster Nummer.

Handels- und Markt-Berichte.

Getreide.

Hamburg, Oct. 1. Weizen und Roggen stille, zu letzten Preisen nominell. Del pr. October 36½, pr. Mai 35½. Zink 2500 *Gr* loco 14½.

— Oct. 2. Weizen und Roggen flau und stille. Del fester, pr. October, pr. Mai 36.

— Oct. 3. Weizen und Roggen sehr ruhig, auf letzte Preise gehalten. Del pr. October 37½, pr. Mai 36. Zink 2000 *Gr* schwimmend 15.

— Oct. 4. Weizen stille, wenn auch Inhaber nicht billiger geben wollen. Del pr. October 37½, pr. Mai 36. Zink 3500 *Gr* schwimmend, loco October 15.

Amsterdam, Oct. 1. Weizen und Roggen, wenig Geschäft, unverändert. Raps pr. Herbst 106. Rübsöl pr. Herbst 58½.

— Oct. 3. Weizen und Roggen flau, sehr wenig Geschäft. Raps pr. Herbst 105½, nominell. Rübsöl pr. Herbst 58½.

London, Oct. 1. Gute Zufuhren von englischem Weizen, der aber zum Theil unverkauft geblieben ist. Preise gegen vergangenen Montag unverändert. Vermehrte Nachfrage für fremden Weizen.

— Oct. 3. Weizenmarkt sehr stille und ohne Preisveränderung.

Vieh.

Hamburg-Altonaer Viehmarkt, Oct. 1. Die Zutrieff zum heutigen Ochsenmarkt war im Ganzen 800 Stück, nämlich ca. 550 St. aus Schleswig-Holstein und der Rest aus dem Hannöverschen, solche sind bis auf 180 St. verkauft. Die Preise blieben gegen vorige Woche fast ohne Veränderung, nämlich 15 bis 17½ *fl* pr. Ort. pr. 100 *fl* für beste Waare und mittel und flauere Waare bis zu 12 *fl* herunter. Etwa 50 Stück wurden zum Export für England gekauft und ca. 100 St. für Tonnen-schlachten. Der Schweinehandel blieb ohne Veränderung. Hammelhandel sehr träge und gingen davon die Preise noch mehr herunter.

Angekommene und abgegangene Schiffe.

Angekommen: Bakker v. Ieverland m. Stroh, Meiners v. Bremen, Lühring v. Brake m. Stückgut, Sanders v. Berne leer.

Abgefahren: Harms n. Fedderwarderfel m. Stückgut, Hage n. Bremen leer, Stege n. Landwursen m. Stückgut, de Vries n. Bremerhaven leer.

In Ladung: Büschen, Teschen u. Keyser n. Dudjadingen.

Kirchennachricht.

Sonntag den 7. Oct.

Frühpredigt (8½ Uhr): Pastor Greberus.

Hauptpredigt (10½ Uhr): Pastor Gröning.

Bibelsunde (3 Uhr): Hofprediger Geist.

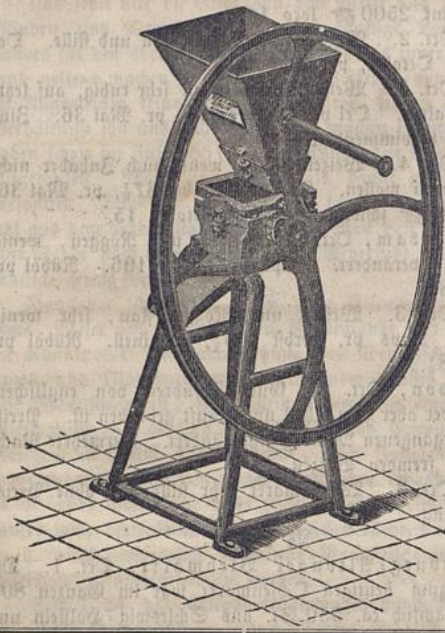
Markt-Preise.

Roggen	pr. Scheffel	1 <i>fl</i> 38 <i>gr</i>
Hafer	do.	46 „
Weizen	do.	1 <i>fl</i> 48 „
Buchweizen	do.	64—74 „
Kartoffeln	do.	31 „
Bohnen (Garten-), do.		1 <i>fl</i> 24 „
Erbfen	die Kanne	7 „
Butter	das <i>fl</i>	16—17 „
Schinken	do.	14 „
Sier	4 Stück	3 „

Magazin landwirthschaftlicher Maschinen
eigener Fabrik, Bau-Akademie 7. u. 8.

C. Beermann
in Berlin
empfecht

Maschinenbau-Anstalt
Königlicher Straße Nr. 71.



Stahl-Schrot- Mühlen nach WHITMEE & CHAPMAN.

Anwendung: Für jede Art Getreide- und Hülsenfrüchte.
Betrieb: Durch einen oder zwei Menschen, Gestell: Eisen.
Mahrende Theile: Gehärteter Stahl. Gewicht: 3½ Ctr.
Preis: 50 ₰. Ertrag: 2 Scheffel Schrot in der Stunde
bei einer Menschenkraft. Befestigung: Mittelnst dazu ge-
lieferter Schrauben, wodurch der dazu gehörige eiserne Bod an
den Fußboden geschraubt wird. Raum zum Betrieb: 6
Fuß Höhe, 5 Fuß Länge, 4 Fuß Breite. Diese Maschinen in
größerer Ausführung 80 ₰.

Amerikanische Adler-Pflüge.

Zu sämmtlichen Theilen an diesen Pflügen werden von der Fabrik Ersatz-
stücke geliefert, welche ohne Weiteres befestigt werden können. Die Schaafe
sind selbstschärfend. Das Gestell besteht aus dem besten gebogenen Eichenholze.



Nr. 1. Für mittelschweren Lehmboden.

Furchentiefe: bis 15 Zoll. Für 2 Pferde. Preis mit Ein-
schluß einer Reserve-Schaar als Schwingpflug 15 ₰, mit Kolter 17 ₰,
mit Kolter und Rad 19 ₰.

Nr. 2. Für leichten losen Sandboden.

Furchentiefe: bis 15 Zoll. Für 2 Pferde. Preis mit Ein-
schluß einer Reserve-Schaar als Schwingpflug 16 ₰, mit Kolter 18 ₰,
mit Kolter und Rad 20 ₰.

Nr. 3. Für schwersten Thonboden.

Furchenbreite: bis 15 Zoll. Für 2 Pferde. Preis mit
Einschluß einer Reserve-Schaar als Schwingpflug 17 ₰, mit Kolter 19 ₰,
mit Kolter und Rad 21 ₰, mit Schälfeh 3 ₰ mehr.

Nr. 4. Wendepflug für hügeliges Land.

Furchentiefe: bis 15 Zoll. Für 2 Pferde. Preis mit Ein-
schluß einer Reserve-Schaar als Schwingpflug 19 ₰, mit Kolter 21 ₰,
mit Kolter und Rad 23 ₰.

Nr. 5. Für steinigen unebnen Grassboden.

Furchentiefe: bis 15 Zoll. Für 2 Pferde. Preis mit Ein-
schluß einer Reserve-Schaar als Schwingpflug 15 ₰, mit Kolter 17 ₰,
mit Kolter und Rad 19 ₰.

Englische Pflüge nach Busby

nach der auf der Londoner Ausstellung mit der grossen Verdienstmedaille
prämierten Construction.

Für Furchen bis 12 Zoll Tiefe und von 7 bis 13 Zoll Breite, und
für jede Boden-Art bis zum schwersten Thonboden. Für 2 Pferde oder
Ochsen. Ganz von Eisen. Sämmtliche Theile zum Auswechseln. 2½ Ctr
schwer. Preis als Schwingpflug 30 ₰, als Räderpflug mit Howard'schen
Schälfeh 40 ₰.

NB. Sämmtliche Maschinen werden in Stelle des Handbetriebs auch zum Riemenbetrieb mit Riemscheibe oder
zum direkten Kofwerksbetrieb mit Universalkuppelung für denselben Preis geliefert. — Alle Gegenstände werden zusammen-
gesetzt versendet, so daß die Aufstellung keinerlei Schwierigkeiten verursacht. — Verpackungskosten werden nicht berechnet. —
Für die obigen Preise wird sämmtlicher Zubehör zu den Maschinen geliefert, so daß mit jeder sofort gearbeitet werden kann.
Eine genaue Gebrauchsanweisung wird ebenfalls stets beigegeben. — Zu Aufträgen ist die Expedition d. Bl. erbötig.

Redigirt beim Verleger.

Druck und Verlag von H. Klesser in Oldenburg.

Der Beobachter

Ein Volksblatt.

Erscheint wöchentlich zwei Mal — Mittwoch und Sonnabends — in $\frac{1}{2}$ Bogen. Der Vorausbezahlpungspreis beträgt für das Quartal 36 Grote. Auswärtige Bestellungen übernehmen alle Postexpeditionen; hiesige die Verlags-Druckerei von H. Kleser, Saarenstraße 44. Anzeigen werden die Zeile oder deren Raum mit 1 Grote bezahlt.

XII. Jahrgang

Mittwoch, den 10. October 1855.

N^o 81.

Die Einzelhaft.

Nach fremden und eigenen sechsjährigen Erfahrungen im neuen Männerzuchtthause zu Bruchsal.

(Fortsetzung von Nr. 78.)

Ein Irreligiöser, der zugleich Sträfling ist, kann bei seinen Kameraden mehr wirken, als ein ganzes Domcapitel in zehn Jahren, namentlich wenn er den sogenannten gebildeten Ständen angehört, oder die Gabe hat, einen schlechten oder guten Will zu reizen. Der Pfarrer ist bezahlt, es ist ja sein Handwerk, die Leute anzulügen, namentlich die Armen mit dem Himmel zu trösten, der vielleicht existirt, während dies bezüglich der Hölle ganz gewiß nicht der Fall ist. Schon das enge Beisammensein verschiedener Confectionen hindert religiöse Belebung.

Abermals das fatale Glöckchen, die Stunde des Mittagessens, der Erholung ist da, und ein neuer Gänsemarsch bringt uns an die Dische. Zunächst wird Jedem ein halber Laib Brod verabreicht, dessen Qualität auch außer dem Zuchtthause als ausgezeichnet gelten muß, dann „Waternunfer-Suppe“ und jetzt Gemüse, an welchem Einzelne ihre Esvirtuosität entwickeln, indem sie oft 3 bis 4 Portionen, die andere nicht mögen, vielleicht weil man den Nachklang des guten Schnäppchens, der Wurst ic. nicht verstimmen will, freudig verzehren, und noch in einem irdenen Schüsselchen Vorrath für den Abend aufbewahren; giebt es doch Beispiele, daß sich Sträflinge förmlich zu Tode gegessen haben. Von eins bis vier Uhr wieder Arbeit, dann solenner Gänsemarsch im Hofe, eine Stunde dauernd; wer Ketten trägt, oder nicht laufen kann, muß zuschauen.

Nach der Rückkehr ist Jeder sein Brod, dazu ein eingeschaltetes Stückchen Fleisch oder Butter, die am Sonntage den Fleisigen verabreicht wird, oder etwas Geschnitzgeltes, gegen welches der Neid der Kameraden der beste Aufseher bleibt. Manche Leute können sich nun einmal nicht an die nahrhafte, aber rauhe Kost gewöhnen, und ein bißchen Nachsehen ist hier aequum, justum et salutare!

Von 4 $\frac{1}{2}$ bis 7 Uhr wird wieder gearbeitet, eine sehr gemüthliche Zeit, namentlich in kurzen Wintertagen, wo manches kleine Verlöbchen gegen die Hausordnung mit den mitleidigen Mantel der Finsterniß gedeckt wird.

Um 7 Uhr Abmarsch in den Speisesaal, Beten, Suppe mit Geplauder, Abführung in die Schlafkale. Zudem man denkt, wie schön es wäre, draußen der Sonne nachzuschauen, wie sie hinter den fernen Bergen in einem Flammenmeere versinkt, beginnt das Kreuzfeuer der Rohheit, und mit Schaudern denke ich an die Sonntage zurück, wo ich von Morgens 6 Uhr bis Abends 6 Uhr mit 70 bis 80 Sträf-

lingen in einem düstern, dumpfen Speisesaal sitzen, und um 6 Uhr, selbst in der höchsten Sommerzeit, meinen Strohsack suchen mußte.

Die Einzelhaft.

Mit frohen Ahnungen kam ich in Bruchsal an; ich hatte Gutes und Schlimmes von dieser neuen Haftart gehört, wie dies eben bei jeder neuen Einrichtung der Fall sein wird.

Verbrecher haben gewöhnlich eine gewaltige Scheu vor der Einsamkeit, gleichsam als ob sie sich selbst vor sich fürchten. Ich bin zwar auch ein Verbrecher, indem ich als Revolutionair das positive Recht verletzete; aber die Einsamkeit kam mir nicht gränlich vor, weil ich vor der Erscheinung meines Ich keine Angst hatte, und jetzt, nachdem ich 20 Monate in einem pennsylvanischen Gefängnisse zugebracht, glaube ich mir ein Urtheil darüber erlauben zu dürfen.

Das pennsylvanische Zellenystem in der Art, wie es in Bruchsal durchgeführt wird, ist ein großer, gewaltiger Fortschritt in der vom Christenthume und von der Zeitbildung geforderten Reform des Gefängnißwesens, weil es die Gesundheit der Gefangenen nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern im Vergleich zu den Zuständen der gemeinsamen Haft befördert, und bezüglich der verschiedenen Strafzwecke: Sühne, Abschreckung und Besserung, unstreitbar Alles leistet, was durch äußere Einrichtungen für das Wohl der Gesellschaft und des Gefangenen auch nur geleistet zu werden vermag.

Hierin ist Baden unbedingt Musterstaat, und jeder Patriot wird als Menschenfreund nur wünschen können, daß die Pesthöhlen der gemeinsamen Zuchtthäuser, diese Hochschulen der Verbrecher, von wo immerwährend Giftstoff in die Adern des gesellschaftlichen Lebens austräufelt, baldmöglichst in ganz Deutschland Zellengefängnissen weichen — wenn nämlich der Patriot sein Urtheil nicht nach Interessen oder aus abstracten Ideen combinirt, sondern sich bemüht, Erfahrungen zu sammeln.

Unstreitig kommt bei jeder Einrichtung und so auch bei jedem Gefängnißsystem viel auf die Personen an, denen die Durchführung obliegt und die das Gute besser, das Schlimme schlimmer machen können. Dies ist besonders bei der Einzelhaft der Fall, die eine ganz andere Behandlung der Gefangenen erheischt als gemeinsame Haft. Wer Anstalten mit gemeinsamer Haft kennt, wird gestehen müssen, daß das System dort der Hauptfactor ist und bleibt und daß in gemeinsamer Haft alle Güte und Menschenfreundlichkeit sammt aller Strenge wohl auf die momentane Lage der Gefangenen, nie und nimmermehr aber auf die Erreichung eines Strafzwecks, den man bezüglich der